

# Newsletter



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

Novembre 2019

*Lettre d'information  
réservée aux adhérents  
et partenaires de la  
FNTR*

+ d'infos sur [fntr.fr](http://fntr.fr)

## SOMMAIRE

- P. 1 • Edito du Président
  - Actu : Brexit
- P. 2 • Ça va mieux en le disant
  - Compétitivité
- P. 3 • 5 bonnes raisons de...
  - Brèves
- P. 4 • J'ai rencontré un adhérent

## EDITO by Erick PICQUENOT

*Président FNTR Aquitaine*



### Une bonne santé des entreprises du TRM en trompe l'œil ?

A l'occasion du 74<sup>ème</sup> Congrès FNTR du 26 septembre 2019, la Banque de France a présenté l'enquête annuelle sur le transport routier de marchandises qu'elle réalise, à la demande de la FNTR, sur la base d'un échantillon de 5000 entreprises.

J'ai pu participer à cet événement et voici les chiffres qui ont particulièrement retenu mon attention.

8 entreprises sur 10 du TRM enregistrent une augmentation de leur chiffre d'affaires, mais seulement 4 sur 10 connaissent une progression de leur valeur ajoutée en 2018. L'explication : hausse des charges de matières premières, notamment sur l'augmentation du prix du gazole qui a doublé entre janvier 2016 et octobre 2018.

Malgré une croissance des effectifs internes de 3.1% en 2018 (contre 2.7% en 2017), nous constatons des difficultés croissantes en matière de recrutement.

C'est en résultat net que les statistiques deviennent intéressantes puisque, malgré une augmentation de chiffre d'affaires pour 8 entreprises sur 10, seulement 4 entreprises sur 10 ont connu une progression de leur résultat net. Moins de la moitié des entreprises du TRM ont réellement gagné plus d'argent que l'année précédente.

Réunis en Conseil Professionnel le 24 octobre dernier, mes administrateurs et moi faisons lecture de la dernière enquête de conjoncture du 3<sup>ème</sup> trimestre 2019. Des prévisions d'activité qui se dégradent, un climat des affaires à la baisse et un moral qui décroît depuis un an et demi !

Il faut y croire pour être patron d'une entreprise de TRM aujourd'hui ! Se mobiliser sans relâche, c'est la nature de votre engagement à la FNTR et, pour cela, j'ai besoin de vous avoir nombreux à mes côtés pour porter ensemble notre voix avec vigueur et combativité !

## ACTU : BREXIT

Les 27 Etats membres de l'UE se sont accordés pour un nouveau délai de 3 mois pour la sortie du Royaume-Uni. Le report du Brexit au 31 janvier 2020 a donc été confirmé. Les entreprises de transport routier qui travaillent avec le RU ont pu être assurées qu'il n'y a eu pas de chaos à la frontière le 1er novembre 2019. Cependant, l'incertitude demeure, notamment sur la ratification de l'accord proposé et en conséquence le début de l'application des formalités douanières.

**Si l'accord n'est pas ratifié, les formalités douanières débuteront le 1er février 2020.**

**En cas de ratification, il y aura le déclenchement d'une période transitoire qui laissera plus de temps de préparation aux entreprises.**

## Ça va mieux en le disant...

Attendue, une étude réalisée par le MEDEF est enfin diffusée, elle s'intitule : « Impacts de la réglementation fiscale et sociale sur la performance des entreprises ».

Elle compare le résultat net au niveau macroéconomique des entreprises dans quatre pays européens dont la France. Et oui, on avait bien entendu : une fois déduites les charges sociales et fiscales, le résultat net d'une entreprise néerlandaise est de 236, celui d'une entreprise allemande est de 213, une entreprise italienne affichera un résultat de 190. Et l'entreprise française ? Elle, elle n'affichera qu'un résultat de 100 ! En cause dans notre pays, le niveau des charges sociales, un niveau et un nombre de taxes plus élevés et notamment un impôt foncier très important. Finalement, le taux de l'impôt sur les sociétés n'est pas le critère le plus important. L'étude détaille ces chiffres dans quelques secteurs dont la logistique (mais pas le transport). C'est tout de même incroyable qu'un tel état de fait ne crée pas plus de remous. Et alors même que Bruxelles s'interroge sur le budget pour 2020 en soulignant qu'aucun effort n'est fait pour réduire le déficit structurel. Et alors que la foire à l'augmentation des taxes se poursuit de débat parlementaire en débat parlementaire. Et que la dette française représente 98.8% du PIB. Mais tout va bien ! Les taux d'intérêt sont négatifs ... Un jour pourtant il faudra bien se préoccuper de cette chose, là, indispensable à l'économie, qui rend un pays gagnant. Comment est-ce que ça s'appelle déjà ? Ah oui, la compétitivité.



Florence Berthelot, déléguée générale FNTR

## Transport routier de marchandises français et compétitivité

En 2018, l'activité du TRM reste stable dans l'Union Européenne par rapport à l'exercice précédent. L'Allemagne réalise 16.5% de l'activité TRM intérieur et à l'international, suivie par la Pologne (16.4%), l'Espagne (12.4%), la France (9.0%), le Royaume-Uni (8.3%) et l'Italie (6.5%).

En 18 ans, la Pologne est le pays qui a le plus progressé, passant de 75Mds de tonnes-kilomètres en 2000 à 315Mds en 2018, soit une évolution de +321% !

De 2000 à 2018, l'activité TRM des « pays de l'Est » a fortement augmenté (+220%). Ils représentent 32% de l'activité en 2018 contre 13% en 2000. Sur la même période, l'activité TRM de la France a régressé de 15%.

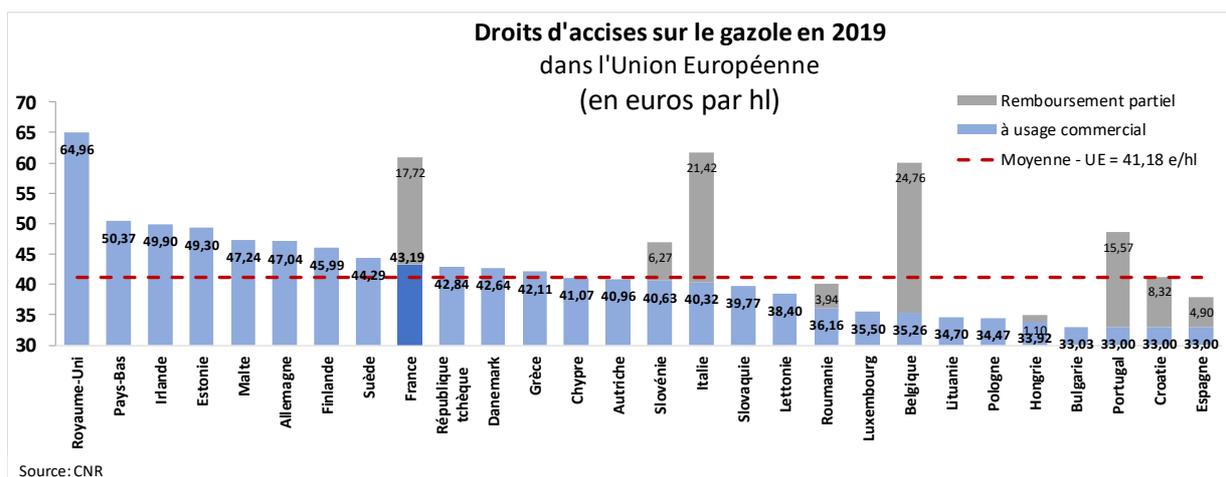
En 2016, le coût du travail par salarié (charges de personnel / effectifs) est très hétérogène au sein de l'UE. La moyenne se situe à 14405€. La France se situe à la 2<sup>ème</sup> place (38673€) derrière les Pays-Bas (47980€). A la dernière place, nous trouvons la Roumanie (4759€) dont le coût du travail est plus de 8 fois inférieur à celui de la France.

En 2019, un tiers des pays de l'UE dispose d'un mécanisme de remboursement partiel sur le gazole. Ce mécanisme aurait dû permettre l'harmonisation des prix du gazole professionnel qui est en réalité très divers entre les différents pays de l'UE. Parmi les 9 pays disposant d'un remboursement partiel sur le gazole professionnel, la Belgique est le pays dont le remboursement est le plus élevé (24.76€/hl), suivi par l'Italie (21.42€/hl) et la France (17.72€/hl), le Portugal (15.57€/hl), le Croatie (8.32€/hl), l'Espagne (4.90€/hl), la Roumanie (3.94€/hl) et la Hongrie (1.10€/hl).

Le Portugal, la Croatie et l'Espagne utilisent le mécanisme de remboursement partiel pour être plus compétitifs en diminuant la fiscalité du gazole professionnel au plus bas autorisé par l'Europe.

Bien que la France utilise le mécanisme de remboursement partiel sur le gazole, elle continue à avoir un droit d'accises plus élevé que la moyenne européenne mais aussi plus élevé que ses pays voisins.

Cela a un impact direct sur la compétitivité des entreprises françaises car un quart des coûts (23.7%) du TRM est lié au coût du carburant.



## 5 bonnes raisons de... ... s'engager vers une mobilité GNV

**Avec Nourredine Ziane, Gérant des Transports MTS et administrateur FNTR Aquitaine.**

Son entreprise a acquis deux véhicules GNC poids lourds et en a commandé deux pour une utilisation principalement régionale.



### 1. Rouler avec une technologie éprouvée

- > 26 millions de véhicules dans le monde
- > +62% de nouveaux camions GNV depuis 2018
- > Retour d'expériences supérieur à 10 ans

### 2. Utiliser un carburant économique et écologique

- > Un carburant écologique : le BioGNV présente un bilan carbone quasi neutre ;
- > Un carburant économique : le coût du kg de GNV étant de 20 à 30 % moins cher que le gazole, des économies sont réalisées sur la durée de vie des véhicules.

Nourredine Ziane nuance en précisant que l'écologique et l'économique sont altérés par les kilomètres en plus pour aller en station. Néanmoins, les conducteurs sont ravis de jouer un rôle environnemental et bénéficient d'un meilleur confort de conduite, moins de vibrations et de nuisances sonores.

### 3. Se différencier de la concurrence et améliorer son image de marque

Pour Nourredine Ziane : « Si le client n'est pas dans une démarche écologique, cela lui importe peu que vous rouliez au BioGNV... C'est l'ensemble de la chaîne logistique qui doit être sensibilisée, du donneur d'ordre au client final, en commençant par intégrer le volet environnemental dans les appels d'offre ! ».

### 4. Anticiper les futures contraintes d'accès en centre-ville

Les collectivités locales ferment progressivement l'accès de leur centre-ville aux véhicules diesel et essence, pour des questions de pollution, mais aussi de nuisance sonore. Même si Bordeaux et sa métropole ne sont pas en ZFE (Zone à faibles émissions), la collectivité pourrait durcir sa réglementation d'accès en centre-ville. Dans ces espaces, les véhicules utilitaires comme les poids lourds roulant au GNV répondent à la norme d'émissions de polluants Euro VI et peuvent donc bénéficier d'une « libre-circulation ». En outre, la technologie GNC assure une réduction sensible du bruit émis par les véhicules.

### 5. Saisir l'opportunité des aides de la Région Nouvelle-Aquitaine et de GRDF

> L'aide publique régionale concerne les véhicules GNC poids lourds (+ de 3,5 t) achetés neufs et devant s'approvisionner en BioGNV exclusivement auprès d'une station GNV/BioGNV de Nouvelle-Aquitaine durant à minima 3 ans. L'aide est basée sur le surcoût à l'acquisition d'un véhicule GNC par rapport à un même véhicule diesel Euro 6. Elle prend la forme d'une subvention en fonction du type d'entreprise, avec un taux de 50% pour les PME et de 40% pour les grandes entreprises.

Contact : Guillaume CONNAN- 0556563834- [guillaume.connan@nouvelle-aquitaine.fr](mailto:guillaume.connan@nouvelle-aquitaine.fr)

> Dans le cadre de ses missions de service public, GRDF s'est engagé auprès de l'Etat à stimuler la filière GNV et BioGNV et à accompagner les collectivités et les entreprises dans leurs projets de mobilité au gaz naturel. L'aide supplémentaire de 3000€ de GRDF à l'acquisition de véhicules GNV (PTAC >= 19t) est une offre limitée à 5 véhicules par entreprise, PTAC supérieur ou égal à 19t et s'avitaillant à une station raccordée au réseau de GRDF et réservée aux premiers signataires d'une convention avec GRDF.

Contact : <https://site.grdf.fr/web/prime-gnv/>

Les choses ont déjà beaucoup bougé depuis 2013 et les freins sont de moins en moins nombreux. Pour Nourredine Ziane, le sujet le plus important est celui de l'autonomie des véhicules. Les camions dépendent des stations d'approvisionnement dont le maillage n'est pas encore optimal en Aquitaine (une en Gironde et deux dans les Landes). Cela génère une complexité pour organiser l'approvisionnement et limite le déploiement de véhicules.

## BRÈVES

### Solutrans

La FNTR sera présente à Solutrans du 19 au 23 novembre prochain. L'occasion de revenir sur les problématiques fortes qui touchent les professionnels du secteur.

Cinq thèmes pour cinq jours de salon :

J1 : rôle des organisations professionnelles aux côtés des entreprises

J2 : innovation et compétitivité

J3 : transition énergétique occupera

J4 : jeunes entrepreneurs

J5 : recrutement et de fidélisation

Et parce que le métier doit faire (de nouveau ?) rêver, nous organiserons des baptêmes de conduite les mercredi et jeudi. En partenariat avec la FFC, la FNTR prendra également la parole durant les temps du salon et sur la station 107.7. Une collaboration qui démontre la synergie des actions dans la filière au bénéfice des professionnels.

### Taxe à l'essieu

Le secrétaire d'Etat aux transports a laissé sous-entendre sur RMC le 18 octobre dernier que la taxe à l'essieu serait supprimée par mesure de compensation à la nouvelle mesure fiscale inscrite à l'article 19 du PLF 2020 qui réduit de 2 cts d'euros/litre le remboursement partiel de TICPE aux transporteurs routiers. Ce dispositif applicable au 1<sup>er</sup> janvier 2020 a été adopté en première lecture par l'Assemblée Nationale le 17 octobre. Concernant la taxe à l'essieu, dans les faits, elle sera acquittée à l'avenir en année N+1. Cette mesure modifie les modalités de recouvrement de cette taxe, en aucun cas elle n'est supprimée. Elle devrait être effective en 2021, seul son paiement est reporté en 2022 et ainsi de suite.

## J'ai rencontré un adhérent...

### ... Michel Sarrat, GT Solutions

Il y a mille et une façons de rencontrer quelqu'un. Au bureau ou en salle de réunion. Au restaurant ou dans un bar. En entreprise ou en ville. Michel Sarrat me donne rendez-vous à l'aéroport. Original. Il s'envole pour Paris pour affaires mais nous avons un peu de temps devant nous. Prévoyant.

La GT c'est une affaire de famille. Matthieu Sarrat, fils de Michel, a repris il y a quelques semaines la direction générale. Michel reste Président du Conseil d'Administration. Fondée par l'arrière-grand-père de Matthieu, Gaston Trochery, en 1946, l'entreprise grandit, crée son institut de formation et poursuit son développement par la diversification de ses activités. En 1978, Éric Sarrat, petit-fils de Gaston, frère de Michel et oncle de Matthieu, en prend la direction. Michel arrive en 1979, comme directeur du développement et devient DG en 1986. Depuis, Éric dirige la branche logistique et Michel la branche route. Matthieu a souhaité rejoindre l'opérationnel et sa sœur Blandine anime la communauté des actionnaires au sein du Conseil d'Administration. **Bref, la GT c'est une affaire de famille.**

La GT se réinvente. Tout a été écrit sur la démarche de management innovant de GT initiée en 2013. Michel Sarrat en a parlé à plusieurs reprises, ses vidéos sont disponibles sur la toile. Il a écrit un livre « Nous réinventons notre entreprise : Comment la confiance et l'intelligence collective transforment une organisation et son leader ». Un livre commandable dans toute bonne librairie de quartier, si tant est qu'il en reste encore une dans votre quartier... 2011 est une année charnière pour GT, pour toute la famille. « Un concentré d'émotions négatives et positives » résume Michel Sarrat. Bref, quelque chose se passe. Et l'ETI traditionnelle se réinvente. Consultation à 360°. Audace. Remise en question. Confiance. Les recrutements de conducteurs sont faits par les conducteurs. Le DRH devient directeur de l'innovation. Le poste de DRH est supprimé. L'auto-responsabilisation remplace le système de management pyramidal. **Comment puis-je trouver une solution avant de demander à mon responsable de trancher à ma place ?** L'entreprise s'assoit désormais sur trois valeurs fondamentales : la confiance, l'engagement et l'humilité. **Bref, la GT se réinvente.**

La suite est solide. « **Nous devons appréhender des évolutions numériques et technologiques dans nos métiers. Comment l'intelligence artificielle peut améliorer notre travail ? Matthieu est plus capable que moi d'être acteur de ces évolutions. Dans ce sens, c'était bien qu'il prenne la main** » me précise Michel Sarrat. Il évoque également l'importance du renouvellement des dirigeants. Diplômé d'HEC et de Sciences Po Paris, Matthieu Sarrat a débuté sa carrière au sein du cabinet de conseil Oliver Wyman, avant de rejoindre il y a quatre ans GT Solutions. Il a d'abord été responsable de la filiale GT Centre Ouest, puis de la direction commerciale de l'entreprise, avant de piloter le rachat de Fret Industrie. **Bref, la suite est solide.**

Nous étions là pour nous présenter l'un à l'autre. Quand on prend un nouvel emploi, on doit faire ses preuves, se montrer à la hauteur. Mais d'abord, on écoute et on apprend. **Bref, j'ai rencontré un adhérent.**



GT Solutions, née Compagnie Générale de Traction. A une époque où toutes les compagnies s'appelaient Compagnie de quelque chose. Puis la Compagnie Générale de Traction (CGT !) est devenue la Générale de Traction, puis la GT.

« Tous les actionnaires doivent être traités de façon similaire. Que l'actionnaire soit l'Etat ou un membre de votre famille. Qui que soit l'actionnaire, il entend juste que son patrimoine fructifie »

« Avant transmettre à ses enfants, c'était courant. Maintenant, davantage d'entreprises sont vendues. C'est une grande joie de transmettre à mon fils. Je vis cette succession avec beaucoup de bonheur et une grande confiance. »

Des administrateurs indépendants continuent d'aider les membres du conseil d'administration en travaillant avec eux quatre fois par an, notamment sur la gestion des dimensions affective et émotionnelle.

Chez GT, un salarié sur deux fait le choix d'être actionnaire de l'entreprise. 8% des parts chez GT Location et 10% chez GT Logistics appartiennent aux salariés de l'entreprise.